Stockholms spårvägar





Sveavägen år 1931



Stockholms spårvägar

Spårvagnstrafik i olika former har bedrivits i Stockholm med omnejd sedan 1877, då med hästspårvagn. Från 1887 förekom även ångspårvagn längs med Hornsgatan på Södermalm. År 1901 kom de första elektriska spårvagnarna, som ledde till en ökad produktivitet, varefter nätet expanderade i innerstaden och i omkringliggande förorter och förstäder fram tills 1930-talet. 1933 öppnades den första spårvägstunneln mellan Slussen och Skanstull, som var den första delen av vad som senare skulle komma att bli Stockholms tunnelbana.



Malmömustangen littera A25G (ursprungligen Malmö Stads Spårvägar littera G) nr. 71 på Djurgårdslinjen i Stockholm i juli 2006. Från Malmös gröna signaturfärg på bussar och spårvagnar till nästan MFF blå i Stockholm

Stockholms spårvägar



Daniel Helldén inviger Spårväg Citys förlängning och nya hållplats T-Centralen den 3 september 2018. Övriga från vänster: Karl Henriksson (KD), Sara Svanström (L), Tomas Eriksson (MP), Helldén, Kristoffer Tamsons (M) och Gustav Hemming (C)

Stockholms spårvägar

Merparten av det historiska nätet avvecklades mellan slutet av andra världskriget och fram till högertrafikomläggningen 1967 för att lämna plats åt den då exponentiellt växande bilismen samt utbyggnaden av Tunnelbanan. Endast Nockebybanan och nuvarande Lidingöbanan, då Stockholm–Södra Lidingöns Järnväg, huvudsakligen anlagda på egen banvall i villaförorter, överlevde nedläggningsperioden. Under 1980-talet växte planer fram på Snabbspårvägen, numera känd som Tvärbanan, vars första etapp kom att invigas år 2000. 1991 invigdes den ideellt drivna museispårvägen Djurgårdslinjen, som 2010 förlängdes och uppgraderades till en ordinarie linje på professionell basis.

Spårvägarna kring Stockholm består idag av tre separata spåranläggningar:

Lidingöbanan,
Nockebybanan och Tvärbanan (som hänger samman via depåspår)
Spårväg City
Den totala banlängden uppgår till cirka 38 km. Inom de närmaste åren planeras ett antal utbyggnader.
Se även Lista över spårtrafiklinjer i Stockholm.

Stockholms spårvägar

Historik

Olika typer av spårvagnar (1877-1915)
En hästspårvagn vid korsningen Götgatan–Tjärhovsgatan. En öppen spårvagn i Stockholm 1908.
Spårvagnståg på linje 14 i Stockholm 1931. Fotot är taget på Sveavägen, mellan Kungsgatan och Apelbergsgatan. Kameran är riktad norrut.
Påstigning ombord på spårvagn av littera A13 vagn 360 på Örbybanan vid hållplats Ringvägen, numera tunnelbanestation Skanstull.
Spårvagn littera A26 vagn 479 på Stadshusbron år 1963.
Hästspårvagnar
Trafik med hästspårvagnar påbörjades i Stockholm, som första stad i Sverige, den 10 juli 1877 och bedrevs av Stockholms Nya Spårvägsaktiebolag (SNS). Trafiken bedrevs de första tio åren endast norr om Nils Ericsons sluss (nuvarande Slussen, men 1887 startade Stockholms Södra Spårvägsaktiebolag (SSB) trafik på Söder. Den sista hästspårvagnen i Stockholm gick vid midnatt den 10 februari 1905,
dragen av de två trotjänarna "Drott" och "Vivi". Med i vagnen fanns bolagets direktör, kapten Hjortzberg samt ett flertal styrelseledamöter.

Stockholms spårvägar



En hästspårvagn vid korsningen Götgatan–Tjärhovsgatan

Stockholms spårvägar



En öppen spårvagn i Stockholm 1908

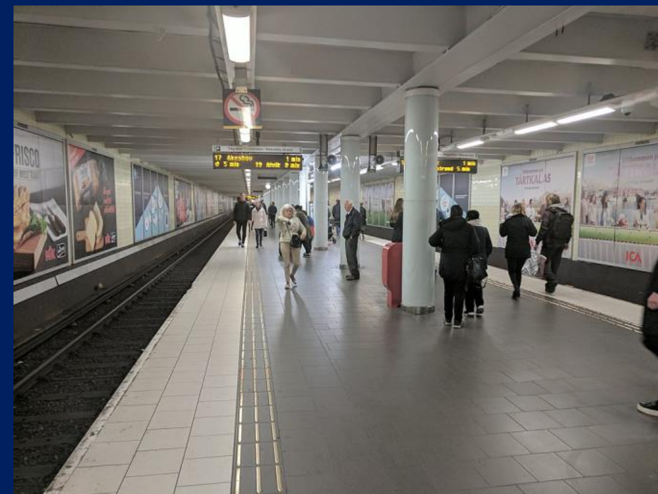
Stockholms spårvägar



Spårvagnståg på linje 14 i Stockholm 1931. Fotot är taget på Sveavägen, mellan Kungsgatan och Apelbergsgatan

Stockholms spårvägar

Påstigning ombord på spårvagn av littera A13 vagn 360 på Örbybanan vid hållplats Ringvägen, numera tunnelbanestation Skanstull



Stockholms spårvägar Skanstull





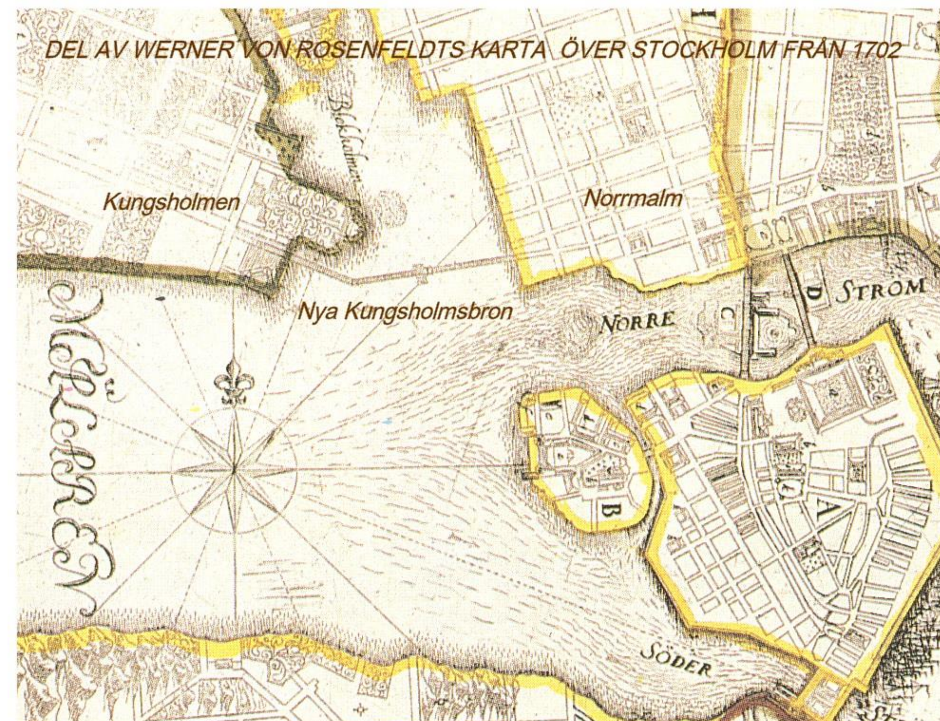


Stockholms spårvägar



Spårvagn littera A26 vagn 479 på Stadshusbron år 1963

Stockholms spårvägar



"Nya Kungsholmsbron", 1702

Stockholms spårvägar



Skrotning av mustangspårvagnar på "AB Demontering" kring 1967/1968

Stockholms spårvägar



Tåg bestående av Ängbyvagnar (A30B/B30B) vid Torsvik på Lidingöbanan 1996

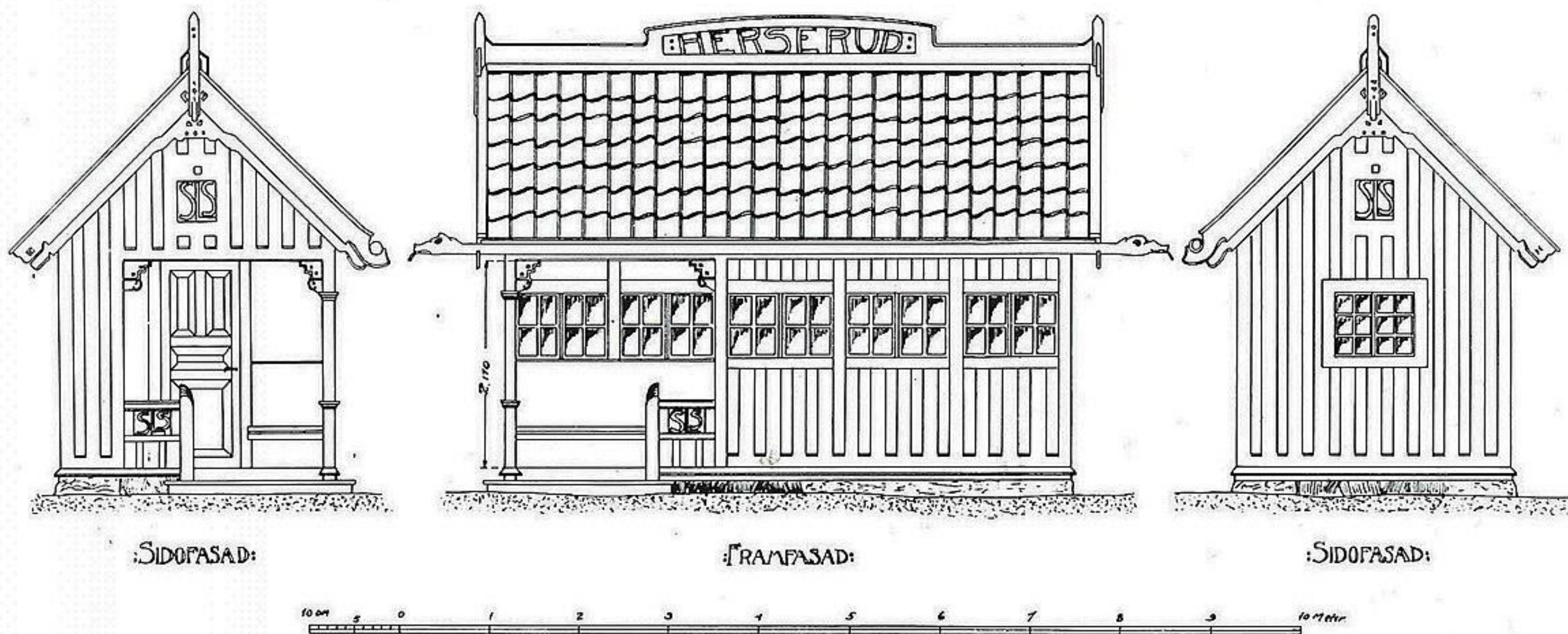
Stockholms spårvägar



Gamla Lidingöbron, maj 2021

Lidingöbanan eller SSLidJ (ursprungligen Stockholm–Södra Lidingöns Järnväg) är en förortsbana som huvudsakligen är belägen på södra Lidingö. Banan sträcker sig mellan tunnelbanestationen Ropsten över Gamla Lidingöbron till Gåshaga brygga, där det finns anslutning till Vaxholmsbåtar. Den trafikeras av SL med linjenummer 21. Trafikentreprenör är sedan 2015 AB Stockholms Spårvägar.

Stockholms spårvägar



Stockholms spårvägar



Göteborgsmustangerna (A31) införskaffades för att tjäna som museispårvägens slitvargar, då återstoden av de samtida Stockholmsmustangerna (A25, A26, A27) endast finns i två exemplar i vänstertrafikutförande

Stockholms spårvägar



Tvärbanans andra etapp, här vid Stora Essingen, tillkom år 2000

Stockholms spårvägar



Vagnhallen på Djurgården

Stockholms spårvägar

AB Stockholms Spårvägar (SS) är ett svenskt aktiebolag bildat 1987 som bedriver spårvagnstrafik i Stockholm. Företaget ägdes från starten huvudsakligen av Svenska Spårvägssällskapet men är sedan den 1 juli 2020 ett dotterbolag till investmentbolaget Pegroco Invest AB. I maj 2022 meddelades att Bergkvarabuss avser överta Pegrocos ägarandel, under förutsättning att man även kan förvärva aktier så att man äger minst 90% av företaget. I juli 2022 fullföljdes övertagandet. AB Stockholms Spårvägar är därmed ett dotterbolag till Bergkvarabuss AB. Detta bolag ingår i sin tur i koncernen Mekka Traffic Group.

Namnet på företaget har sitt ursprung i AB Stockholms Spårvägar grundat 1916 och som 1967 bytte namn till AB Storstockholms Lokaltrafik.

1987 grundades det nya AB Stockholms Spårvägar av Svenska Spårvägssällskapets Stockholmsavdelning då planerna för en museispårväg till Djurgården i Stockholm började ta form. AB Storstockholms Lokaltrafik hade inga invändningar mot att bolagets gamla namn och logotyp återlanserades. I juni 1991 öppnades Djurgårdslinjens trafik med veteranspårvagnar mellan Norrmalmstorg och Waldemarsudde. Trafiken bedrevs av ideella krafter, men med Stockholms Spårvägar som formellt driftbolag. Den 23 maj 2023 beslutade trafiknämnden inom Region Stockholm att tilldela Stockholms Spårvägar ett nytt trafikavtal för Tvärbanan, Nockebybanan och Saltsjöbanan samt förlängning av avtalet för Spårväg City och Lidingöbanan. Avtalet sträcker sig över 10 år med trafikstart augusti 2024

Stockholms spårvägar

Ångspårvagn
Från den 11 augusti 1887 togs ångspårvagnar i drift av SSB för att klara trafiken i den branta backen på Hornsgatan på Södermalm vars lutning var alltför stor för hästspårvagnar. Ångspårvagnarna trafikerade fram till den 15 november 1901.
Elspårvagnar
Elektriska spårvagnar infördes först på Söder, den 5 september 1901. Den 13 februari 1904 rullade de första elektriska vagnarna på Norr.

Införandet av elektrisk drift möjliggjorde även längre linjer och trafiken kunde utsträckas utanför Stockholms innerstad. Förortslinjerna kom att omfatta Västerort med grenar mot Nockeby, Ulvsunda och Södra Ängby, Söderort där utfarten via Skanstull kom att omfatta linjer mot Skarpnäck och Örby och utfarten via Hornstull fick linjer mot Gröndal, Mälarhöjden och Fruängen. Solna och Sundbyberg täcktes av linjen mot Sundbyberg. Lidingö fick två linjer. Dessa kom från 1925, när Lidingöbron byggts, att utgå från Innerstaden. Samtliga förortsbanor var radiella med utgångspunkter i centrala Stockholm och några tvärförbindelser dem emellan fanns inte.

Stockholms spårvägar

Bensinspårvagn

Även en förbränningsmotordriven spårvagn har gått i trafik i Stockholm. Det fanns bara en sådan vagn och den gick på ett oelektrifierat spår tvärs över Gärdet. Man fick nämligen inte sätta upp kontaktledning där, då det ansågs som ett reservflygfält under 1920-talet.

Samordning av spårvagnstrafiken inom Stockholm (1915-1939)

Det kommunala AB Stockholms Spårvägar (SS) bildades 1915 för att samordna spårvagnstrafiken inom Stockholm och övertog 1917 Stockholms Nya Spårvägsaktiebolags (SNS) hela rörelse och därefter Stockholms Södra Spårvägsaktiebolags (SSB) trafiknät 1918.

Även efter det att trafiken på Norr och Söder förenats under ett bolag var linjenäten fortfarande separata. Inte förrän år 1922 var förbindelsen över broarna vid Nils Ericsons sluss klara. Den 1 april detta år gjordes en stor linjenätsreform och Stockholms innerstad fick ett sammanhängande spårvägsnät med nya nummer på spårvagnslinjerna. Ett flertal linjer passerade över Slussbroarna.

Stockholms spårvägar

Den 1 oktober 1933 öppnades en nybyggd tunnel under Södermalm mellan Slussen och Skanstull för underjordisk spårvagnstrafik. Bandelen fick namnet Tunnelbanan och var embryot till det som skulle utvecklas till Stockholms tunnelbana. Från 1941 byggdes nya linjer med tunnelbanestandard fast med spårvagnshållplatser. Spårvagnarna på dessa sträckor var dubbelriktade, bland annat av typen A24/B24, kallad Ängbyvagn. Denna vagntyp, ombyggd under 1980-talet, gick på Lidingöbanan fram till 2013.

När Västerbron öppnades 1935 innebar det att spårvägstrafiken mellan norr och söder inte längre behövde passera Gamla stan.

Avveckling av spårvägen (1939-1967)

En långsam avveckling av innerstadsspårvägen beslutades 1939, då spårvagnarna hade börjat betraktas som ett hinder för den växande biltrafiken, och avvecklingen inleddes 1941 genom att spårvagnslinje 11 omställdes till trådbusslinje 41. Nedläggningen fick dock avbrytas p.g.a. den bristsituation på både förbränningsolja och gummi som krigsutbrottet medförde. Trådbussar fanns i Stockholm från 1941 till 1964.

Stockholms spårvägar

År 1941 beslutade man bygga en tunnelbana i Stockholm, den bana som numera kallas för Gröna linjen. Spårvägsbyggandet i ytterstaden efter det inriktades på framtida tunnelbanekonvertering och de byggdes utan gatukorsningar. Man förberedde för tunnelbanan, till exempel genom att ge plats för perronger i mitten vid stationer.

De omedelbara avvecklingsplanerna bordlades under kriget och de närmast efterföljande åren. 1946 anskaffades nya spårvagnar för innerstadstrafiken, de s.k. mustangerna. Det sista spårvägsbygget i innerstaden skedde 1952 till Hakberget (linje 4) och till Tessinparken (linje 8).

År 1957 tog Stockholms stadsfullmäktige ett principbeslut med acklamation att spårvagnstrafiken i innerstaden på sikt skulle läggas ned och ersättas med tunnelbana. Avvecklingen skulle vara helt genomförd i mitten av 1970-talet då vagnparken och infrastrukturen skulle ha nått slutet av sin ekonomiska livslängd. Efter beslutet 1963 att Sverige skulle övergå till högertrafik den 3 september 1967, tidigarelades nedläggningen och de sista innerstadslinjerna upphörde natten mot Dagen H. Den 1 januari 1967 ombildades SS till Storstockholms Lokaltrafik (SL), med ny ägare och nu med ansvar för kollektivtrafiken i hela Stockholms län.

Stockholms spårvägar

Interludium 1967-1991

Tåg bestående av Ängbyvagnar (A30B/B30B) vid Torsvik på Lidingöbanan 1996.
Kvar av Stockholms en gång omfattande spårvägsnät blev tre anslutningslinjer till tunnelbanan: Nockebybanan mellan Alvik och Nockeby, Norra Lidingöbanan mellan Ropsten och Kyrkviken och Södra Lidingöbanan mellan Ropsten och Gåshaga. Nockebybanan gick med dubbelriktade vagnar med dörrar på båda sidor och kunde lättare köra högertrafik. Lidingöbanorna gick helt på egen banvall och kunde fortsätta som förr öster om Ropsten, men lades ned väster därom. Norra Lidingöbanan lades ner 1971.
År 1975 fick de två återstående linjerna 12 och 21 linjenummer 120 respektive 221 för att bättre passa in i respektive områdes busslinjenummerserie. Båda linjernas fortsatta existens var hotad under sent 1970-tal och tidigt 1980-tal då den gamla vagnparken började uppvisa ålderstecken och röster höjdes att det vore mer rationellt att ersätta dessa med busstrafik.

Stockholms spårvägar

Återinrättande av spårvagnstrafik (1991-idag)

Sedan slutet av 1980-talet har olika utredningar gjorts om återinrättade av spårvagnstrafik, framför allt som tvärförbindelser i förorterna, men även i innerstaden.

Djurgårdslinjen och Spårväg city

Den spårvagnstrafik som först återkom var Djurgårdslinjen, som invigdes 1991, med infrastruktur gemensamt finansierad av landstinget och kommunen via Stiftelsen Stockholms Museispårvägar samt med trafik i regi av entusiaster från Svenska Spårvägssällskapet. Det är en turist-/museispårväg med sommartid mycket omfattande trafik till besöksmål på Södra Djurgården som Skansen och Gröna Lunds tivoli.

Den går mellan Norrmalmstorg och Skansen (tidigare Waldemarsudde) på Djurgården. Genom att SL:s periodkort gäller för resa har den fått många resande och uppfattas i det närmaste som en reguljär linje.[3] SL:s styrelse beslöt den 19 juni 2007 att spåren skulle förlängas till Sergels torg för att moderna spårvagnar skulle ersätta busslinje 47, vilket är fallet sedan den 23 augusti 2010, under namnet Spårväg city. Förlängningen har kritiserats hårt av både socialdemokraterna och Stockholms handelskammare för att vara ett slöseri med SL:s investeringsmedel.

Stockholms spårvägar

Tvärbanan
Hästskon (syftandes på linjesträckningen som en halvcirkel utanför Stockholms innerstad), senare omdöpt till Snabbspårvägen innan dagens Tvärbanan antogs 1999, var en del i trafiköverenskommelsen Dennispaketet. Ursprungligen ingick också en sidogren från Årstafältet via Östberga till Älvsjö station, men istället byggdes en pendeltågsstation vid Årstaberg. År 2000 öppnades den första etappen av spårvagnstrafik på Tvärbanan, då mellan Liljeholmen och Gullmarsplan. Den har senare byggts ut i etapper och går idag mellan Solna station och Sickla samt en gren till Bromma flygplats.

Stockholm har fyra reguljära spårvagnslinjer numrerade 7 (Spårväg City), 12 (Nockebybanan), 21 (Lidingöbanan) och 30/31 (Tvärbanan). Numreringen är rester av det äldre, huvudsakligen nedlagda systemet, kompletterat med 30/31 för Tvärbanan. Därtill kommer trafiken på Djurgårdslinjen, som erhållit linjenummer 7N (där N står för linjens ändhållplats, Norrmalmstorg). Djurgårdslinjen är en musei-/turistlinje med trafik huvudsakligen under sommarhalvåret.

Stockholms spårvägar



Spårvagn av modell A35 på Strandvägen. Spårväg City är en spårväg i centrala Stockholm som öppnade för trafik den 21 augusti 2010. Den går sedan 2018 mellan T-Centralen i City och Waldemarsudde på Djurgården. Trafiken bedrivs delvis på den sedan tidigare befintliga museispårvägen Djurgårdslinjen.

Stockholms spårvägar

Veteranspårvagn typ A1 vid Norrmalmstorg.



Stockholms spårvägar



Stockholms spårvägar



Djurgårdslinjen A2 24 från 1904.

Djurgårdslinjen är den trafik med äldre spårvagnar som körs på en del av Spårväg City i Stockholms innerstad. Den var från starten den 2 juni 1991 en ren museispårväg med linjenummer 7. Reguljär trafik startade den 23 augusti 2010. Dagens Linje 7/Djurgårdslinjen trafikerar delvis några av de första sträckorna som öppnades för hästspårvagnstrafik av Stockholms Nya Spårvägs AB (SNS) 10 juli 1877

Stockholms spårvägar



Spårvagn A25G nr 71, interiör

Stockholms spårvägar



Nockebybanan är en omkring 5,7 kilometer lång spårväg i Gamla Bromma trädgårdsstad i Stockholm mellan Alvik och Nockeby. Banan trafikeras av spårvagnar som går på egen banvall utom vid vissa gatukorsningar, där de går i gatuspår. Spårvagnslinjen som drivs av SL har linjenummer 12 och den vanligaste benämningen lokalt är därför tolvan.

Stockholms spårvägar



Statsminister Per Albin Hansson kliver av Tolvan vid Alvik, 1940-tal. Denna släpvagnstyp, som i folkmun kallades för "två rum och kök", användes på förortslinjerna.

Stockholms spårvägar Alvik



Alvik 1931



Alléparken spårvagnshållplats i Äppelviken 1931



Smedslätten 1923

Stockholms spårvägar Agadepån





Stockholms spårvägar

Agadepån, även känd som AGA-depån eller Lidingödepån, är Storstockholms Lokaltrafiks depå för Lidingötågen. Depån är anpassad för förvaring och underhåll av spårvagnar, motorvagnar, lok och bussar. Depån tillhör Lidingöbanan och ligger i anslutning till AGA-hållplats i stadsdelen Skärsätra på Lidingö.
Den första vagnhallen, en 50 meter lång träbyggnad inkluderande kontor, verkstad och omformarstion för eldriften, togs i bruk vid banans öppnande 1914. Den uppfördes av Stockholm Södra Lidingöns Järnväg dåvarande ägare Trafikaktiebolaget Stockholm-Södra Lidingön. Anläggningen byggdes sedermera ut successivt; en särskild maskinhall för två motorgeneratorer byggdes 1916.
Ett stationshus i tegel med plats för trafikledning, personallokaler, pressbyråkiosk, väntsal med mera togs i bruk år 1946. Natten till den 19 september 1949 totalförstördes vagnhallen av en våldsam brand. Elva vagnar, samtliga nylevererade, förstördes. Många äldre vagnar, som förvarades utomhus klarade branden. För att klara trafiken efter branden lånades även vagnar in från Stockholms Spårvägar.
Efter branden påskyndades det redan planerade arbetet med en ny vagnhall. Byggnadsarbetena kunde påbörjas sommaren 1950 och i slutet av 1951 kunde man börja ta anläggningen i bruk.
Omedelbart efter Lidingöbanans avstängning röjdes området inför byggandet av en helt ny och större depåanläggning med plats för 30 spårvagnar. Den nya anläggningen kommer att bli en ren spårvagnsdepå.

Stockholms spårvägar Tvärbanan



Stockholms spårvägar



Tvärbanan är en tjugo kilometer lång snabbspårväg som binder samman Stockholms pendeltågs- och tunnelbanenät på tvären, därav namnet. Banan går i en halvcirkel söder, väster och norr om Stockholms innerstad, från Sickla via Hammarby sjöstad, Gullmarsplan, Årsta, Liljeholmen, Gröndal, Stora Essingen, Alvik, Ulvsunda, Centrala Sundbyberg och Solna centrum till Solna station. Från Ulvsunda finns en sidolinje till Bromma flygplats. Den kommer i framtiden att fortsätta till Rissne, Kista och Helenelund.